Autos inolvidables

4

ARGENTINOS



Fiat 600 D - *1962*

El enorme "Fitito"





SALVAT



FIAT 600

Cuando alguien se refería a la "bolita", nada había que aclarar: se estaba hablando de este pequeño gran modelo de la industria automotriz nacional. Con él, muchos alcanzaron su primer 0 km.






SIMPLEMENTE EL ENORME FITITO

Dos puertas suicidas, aunque sólo en un principio, y un incansable motor trasero, eran algunas de las características de un sencillo autito que supo enamorar durante más de dos décadas, a miles de argentinos.

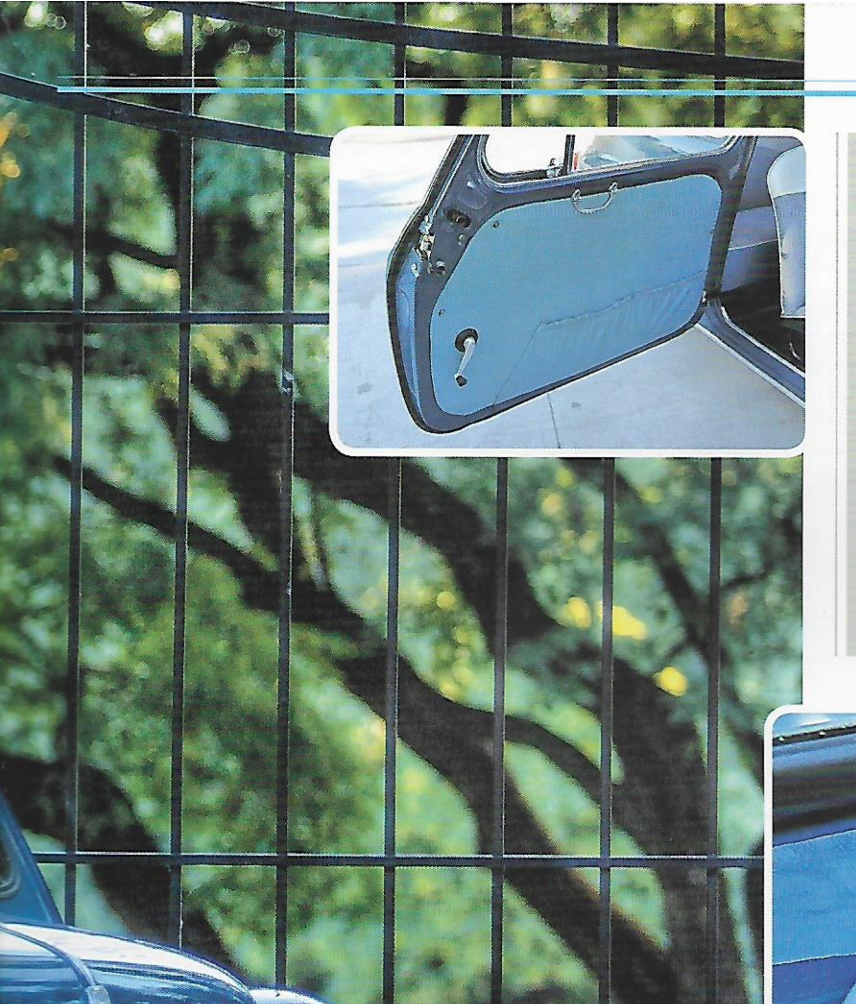


Convivió con autos grandes, como el Falcon y el 504, pero no necesitó más que su simpático diseño, y la nobleza de su mecánica para quedar en la historia.

Está en la memoria de todos los argentinos y también, por qué no, forma parte de la admiración cotidiana. ¿Acaso cuando pasa un Fitito por las calles de cualquier ciudad del país no la escaneamos con la mirada? ¿No chequeamos si está original o se le practicó alguna modificación con el paso de los años? Quizá la explicación de esa glorificación sea que el 600 fue el primer auto de muchos argentinos. Y en un país "fierrero" como este, ese es un valor que no se olvida.

Por añadidura, la marca italiana también es una de las más queridas aquí.

El 600 es todavía el auto más vendido por Fiat en su rica historia en Argentina; llegó primero como importado, pero desde 1960 se empezó a fabricar en la planta de Caseros. Este es un 600 D, la segunda generación del modelo, con cambios mínimos respecto del primero que se vendió aquí. Las ventajas de la "Bolita" eran muchas, empezando por la buena capacidad interior, teniendo en cuenta sus dimensiones. Pero

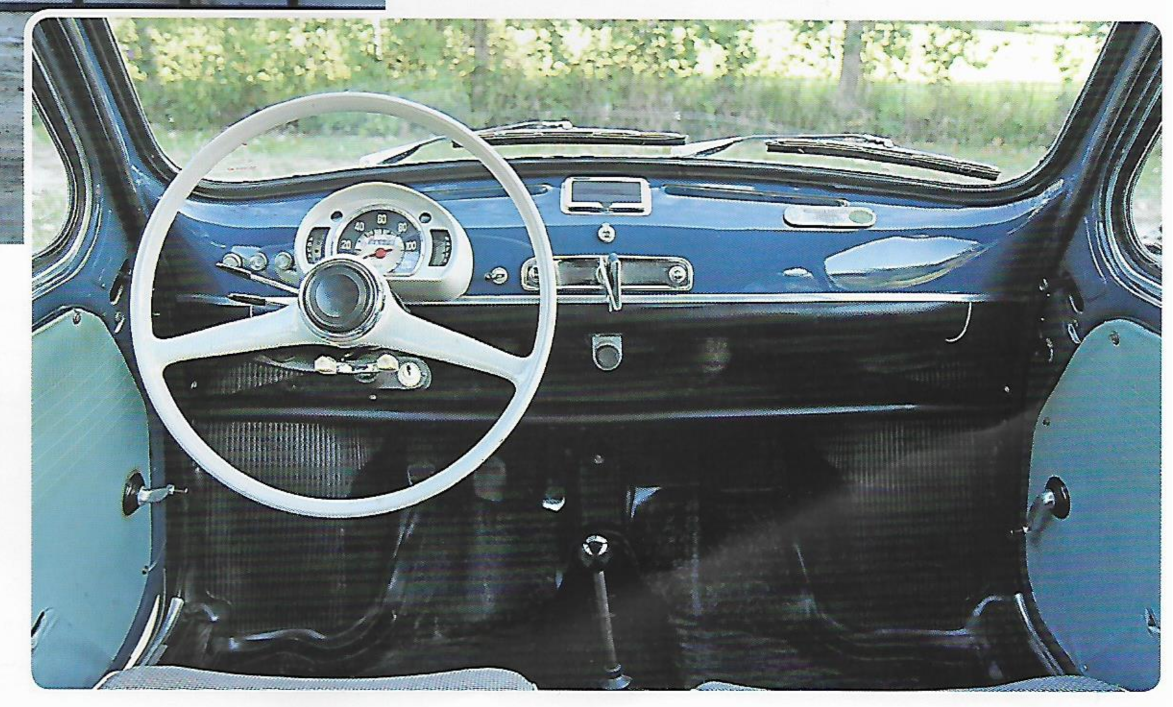


EL PRIMER 600 ARGENTINO

La primera unidad salió de fábrica el 8 de abril de 1960. Su comprador sería un médico traumatólogo del Hospital Italiano porteño llamado Edgar Raúl Frigerio, una prueba de que se trataba de un lanzamiento también muy esperado por las clases sociales más altas.

SIMPLE

Torpedo en color carrocería, muy de la época.Tablero sencillo y de fácillectura, gracias al contrastede los colores. El velocímetromarca hasta 120km/h (aunque en las versiones más potentes, apenas rozaba los 110), y está flanqueado por el indicador nivel de combustible, y el de temperatura de motor.



INTERIOR

Austero, para mantener un buen precio, pero no por eso mal terminado. Siempre se destacó por tener muy buena calidad de terminación.



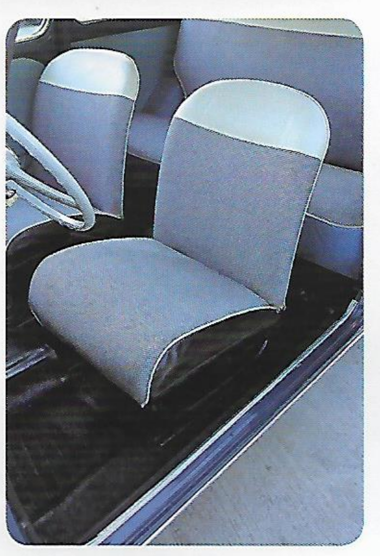
El 600 fue diseñado por Dante Giacosa, en 1951, que además es el padre de otros clásicos, como el 500, el 1100, el 128 y el 125.

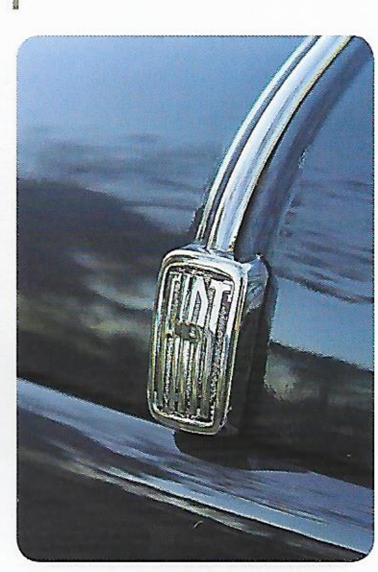


CONFORT

Además de definir la línea estética del modelo, esta vista posterior del 600 indicaría una capacidad limitada para los que van atrás. Sin embargo, lo complicado era meterse o salir, pero una vez ubicado, el espacio era asombroso para su tamaño.







PUERTAS

La bisagra en el primer parante definen otra característica clásica del 600: la apertura inversa de las puertas.





también su buena relación precio producto y el rendimiento del motor de cuatro cilindros. Fiat fabricó 300 mil unidades del 600 entre 1960 y 1982. En 1976 el 600 se convertía en el modelo de mayor producción de la industria automotriz nacional hasta ese momento, llegando a las 250 mil unidades. Más allá de los números, lo que deja el 600 es una marca imborrable en la clase media argentina. Un clásico inolvidable.

VERSIONES DESTACADAS



1960-1962

Cuando comenzó a producirse acá, se llamaba Fiat 600 a secas, sin ninguna letra identificatoria. El modelo era exactamente igual al que se vendía en Europa, donde era denominado 600 C. Tenía puertas de apertura hacia atrás (o tipo suicidas) y motor trasero de cuatro cilindros con 633 cm³ y 21,5 caballos de potencia.



1962-1965

Dos años después de su lanzamiento fue el momento de la primera actualización, llamada 600 D. Con cambios estéticos mínimos, el propulsor pasaba a tener una cilindrada de 767 cm³ con una potencia aumentada a 32 caballos. Su velocidad máxima ya superaba la barrera de los cien, llegando a 110 km/h. La caja seguía siendo de cuatro marchas, como en toda la vida del modelo.







1965-1970

El 600 E fue el primero con puertas de apertura convencional. Más allá de eso, los cambios estéticos no fueron importantes, (el más grande del habitáculo fue el tablero), y si bien mantenía el impulsor de la generación anterior, tenía un radiador sellado al que no debía agregársele agua, sino líquido refrigerante.



1970-1977

Al 600 R se lo modernizó eliminando las molduras laterales, cambiando las defensas, y adoptando nuevas llantas con diminutas tazas negras. El motor llegó a 797 cc.y su potencia sumó 4 caballos más (36 CV).

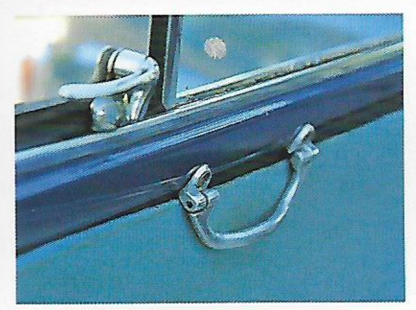




1977-1982

El 600 S se caracterizó por unos paragolpes más planos con uñas de goma, una parrilla en plástico negro, y detalles en negro tanto en el exterior como en el habitáculo, sustituyendo algunos cromados. Su motor creció hasta los 843 cc. y su potencia era de 38 caballos.





Rueda de auxilio en el compartimiento delantero, llantas de diseño limpio, manija interna para cierre de puerta, y la llave de contacto, en medio del panel central.

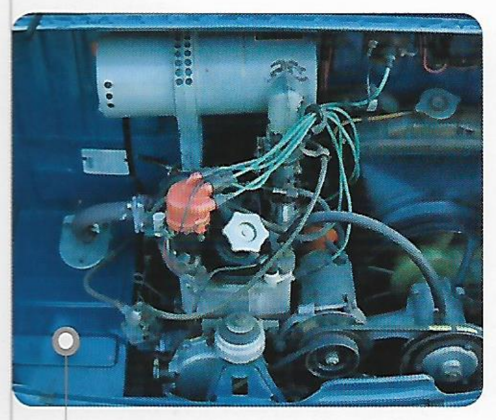


» TÉCNICA

El más grande entre los chicos



Amado por las mujeres y los jóvenes, "el Fitito" fue uno de los símbolos de la industria automotriz nacional, ya que fue el primer modelo de la marca en fabricarse en nuestro país. Durante sus 22 años se produjeron 300.000 unidades.



MOTOR

El 600 D, lanzado en 1962, se diferenció de su antecesor por llevar un motor más grande y potente (767cm3 y 32 HP SAE). Con los años crecería aún más, pasando los 800 cm³.



LO IMPORTANTE, ATRÁS

Motor y tracción trasera. Las suspensiones son Independientes en las cuatro ruedas. Los neumáticos, con medidas 5,20 x 12", llevaron banda blanca hasta el ´65.



BAÚL

Situado en la parte delantera, es muy pequeño porque allí se alojan el tanque de nafta (27 litros con una reserva de 3,5 extra) y la rueda de auxilio. Sólo tiene lugar para un bolso.

DIMENSIONES

El 600 D mide 3.415 mm. de largo, 1.380 de ancho y 1.405 mm. de alto, mientras que la distancia entre ejes es de 2.000 mm. Trocha delantera: 1.150 mm; trasera, 1.160 mm.







VENTILETES

Una de las diferencias estéticas respecto del modelo precedente es que las ventanillas incorporaron ventiletes.

» CARACTERÍSTICAS

MOTOR
Trasero, naftero de cuatro cilindros en línea, válvulas a la cabeza, con botadores y varillas. Refrigeración por agua. Alimentación por carburador Weber 28 ICP 6 con bomba de nafta mecánica. Cilindrada: 767 cm^3
Diámetro y carrera: 82 x 63.5 mm
Relación de compresión de 7,5:1
Potencia: 32 HP (SAE) a 4.800 rpm
Torque: 5,5 kgm a 2.900 rpm

TRANSMISIÓN
Tracción trasera. Caja de cuatro marchas sincronizadas, y marcha atrás. 1era 3.385; 2da 2.055; 3era 1.333; 4ta 0.896 y MA 4.275
Embrague monodisco. Relación final: 4,87:1.
Palanca de cambios al piso.

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente, brazos oscilantes, con resortes helicoidales y amortiguadores.
Trasera: Independiente, brazos oscilantes con elástico transversal.

FRENOS
A tambor en las cuatro ruedas.

FABRICANTE
FIAT SOMECA CONCORD S.A.C.I.

VELOCIDAD MÁXIMA
110,4 km/h

ACELERACIÓN
0-100 km/h: 45 seg.

FRENADO
A 100 km/h: 40,2 m

CONSUMO
En ciudad: 15,5 km/l • En ruta: 17 km/l

En 2015, el 600 nacional cumplió 55 años, pero sus bondades también lo convirtieron en un éxito de ventas en otros mercados. En España se lo fabricó como Seat 600, mientras que en Yugoslavia se ofreció como Zastava 750. En Rusia ni se molestaron en solicitar los permisos y lo copiaron deliberadamente; se llamaba ZAZ 965 o 966.

Una italiana bien argentina



La Fábrica Italiana de Automóviles Turín, popularmente conocida como FIAT, inició sus actividades en 1899. Con Giovanni Agnelli al frente, con el tiempo pasó a ser sinónimo de Italia toda, y sus autos, llegaron al mundo entero. En nuestro país cimentó un arraigo casi tan sólido como el que supo conseguir en su propia tierra.

Si bien los primeros Fiat llegaron al país en 1900 (tres Victoria de 6 HP traídos por la firma Mestrallet Hermanos), fue en 1923 que la casa turinesa decidió establecerse en el país, creando Fiat Argentina S.A. para vender autos y camiones, y brindar asistencia técnica. Por el local, ubicado en Godoy Cruz y Demaría, de la Ciudad de Buenos Aires, pasaron modelos como los 501, 505, 507, 509, 510, 519, 520, 521 y 525. Sucesivamente se Iban incorporando otros productos, de los muchos que Fiat fabricaba en Italia, pero el primer gran acontecimiento de la marca en Argentina fue en 1936 con la presentación del 500, el recordado Topolino. La marca seguía sumando sucursales, y en 1954 empezó a producir tractores en la localidad cordobesa de Ferreyra. Para fabricar autos, la localidad elegida fue Caseros (Prov. de Buenos Aires) desde donde en 1960 comenzó a emerger el 600. En 1964 la empresa pasó a llamarse Fiat Concord, cuando el conglomerado industrial ya era el más importante del país. En 1980, la parte de la compañía que fabricaba autos se fusionó con Peugeot, en un acuerdo similar al hecho a nivel mundial. Así nació SEVEL, que pronto pasaría a manos del Grupo Macri. En 1996 la casa italiana retomó su marca y dio lugar a Fiat Auto Argentina.



PERALTADA

La pista de pruebas de Caseros fue inaugurada en 1966. Tenía 3.000 metros de extensión, un ancho de seis metros y curvas peraltadas. El anexo tenía diferentes superficies y podía recrear accidentes similares a los que los autos podían sufrir en las calles.

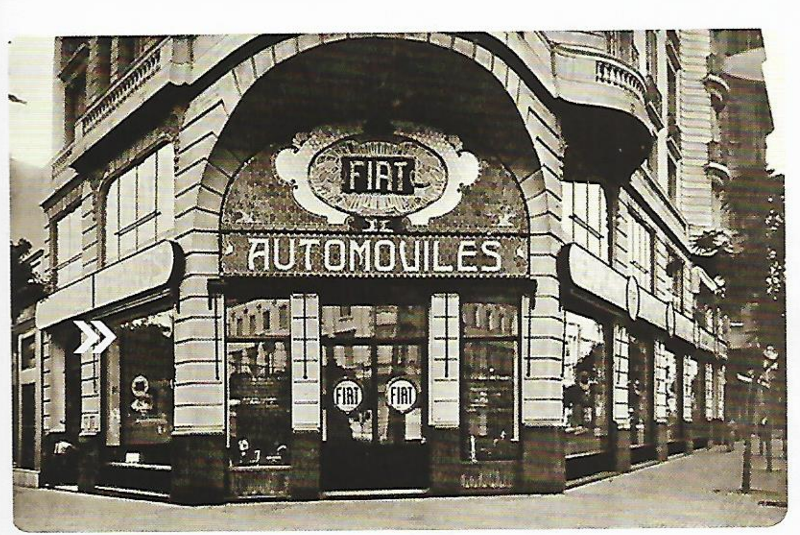
En 2014 Fiat Argentina pasó a conformar Fiat Chrysler Automobiles (FCA): la casa italiana había tomado posesión de la norteamericana a nivel mundial.



501 GRAN PRECURSOR

El 501, de 10 o 15 HP, fue un destacado de los años '20. Ganó 35 premios en el mundo y entre 1919 y 1925 se produjeron cerca de 65.000 ejemplares, muchos de los cuales llegaron a nuestro país en versión Colonial, "construido especialmente para caminos como los nuestros. Sobre uno de ellos, un grupo de aventureros cruzaron la Cordillera de los Andes y llegaron a Valparaíso (Chile) en 1925.





SUCURSAL BS.AS. ESQUINA PORTEÑA

Segunda sucursal en el centro de Buenos Aires (Callao y Lavalle), inaugurada en 1925. Esta foto cuelga de una de las paredes de Lingotto, histórica sede central de Fiat en Turín, Italia.

HACIENDO PIE



Fachada de la sede de Grandes Motores Diesel S.A, empresa subsidiaria de Fiat que se instaló en Ferreyra, Córdoba, en 1955; sitio que la Compañía jamás abandonaría.

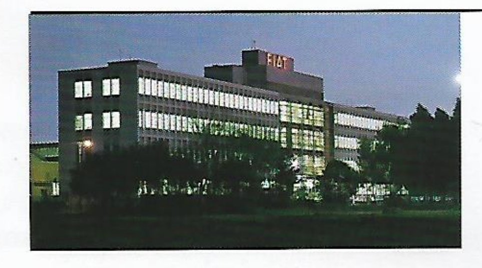
FIAT NACIONALES

El 600 fue el primer modelo fabricado por Fiat en Argentina. Para hacerlo, se levantó una fábrica en Caseros, saliendo las primeras unidades de sus líneas de montaje en 1960.



A PRODUCIR AUTOS

En la nueva planta Palomar, que poseía una superficie de 107.498 m2 cubiertos, Fiat empezó la producción de autos. Foto de la línea de montaje de 1963, donde se ven los modelos 600, 1100 y 1500.



Edificio administrativo del Centro Industrial Fiat Córdoba, en foto tomada en 1960.

FÁBRICA DE TRACTORES

Vista general del sector de producción de engranajes de la fábrica Fiat Someca Concord (Construcciones Córdoba) en 1957.



Materfer supo fabricar locomotoras y vagones de trenes. (Imagen de 1962).



Pequeños suspiros



Por necesidad o por deseo, el concepto de auto citadino siempre formó parte de la industria. El Fiat 600 quedó como uno de los íconos de esa tipología de autos, pero no fue ni el primero ni el único. Aquí hay otros pequeños que supieron ganarse un lugar en el recuerdo de muchos.

La desolación del día después de la Segunda Guerra Mundial no hizo distinciones en la vieja Europa. Las chapas de los galpones de las fábricas estaban desperdigadas por las tierras bombardeadas. Las industrias habían pasado a ser viejas edificaciones, casi inutilizables. Pero la década del '50 sirvió para ver la reactivación de algunas de ellas, que se reconvirtieron y encontraron en la fabricación de pequeños automóviles la huella para diagramar un nuevo camino. En muchos de los casos, gracias a alianzas comerciales que inevitablemente debieron trazarse, superando cualquier obstáculo. BMW, cuyo primer auto había nacido de un acuerdo con la británica Austin antes de la Guerra, volvió a levantarse con otro acuerdo similar, esta vez con Iso, para la producción del pequeño Isetta. NSU fue otro de los varios que pusieron su mirada en el diseño italiano: para que le vistieran el Sport Prinz. Otro caso interesante es del Messerschmitt, un fabricante de aviones, que luego de la Guerra se vió obligado a dejar que otro industrial alemán, Fritz Fend, usara su factoría y su nombre para crear un automóvil muy especial. Muchos otros ejemplos de micro autos, más o menos conocidos, no hacen más que revelar que la necesidad de moverse ágilmente por las calles de las principales capitales del mundo, lleva años preocupando a los diseñadores.



BMW ISETTA (1953-1962)

La Bayerische Motoren Werke y sus motocicletas y motores de aviación eran un símbolo en aquellos tiempos, mediados del siglo pasado. Con sus instalaciones fabriles destrozadas por los bombardeos, y ante la imposibilidad de producir armamento, BMW tuvo que buscar nuevos horizontes, y así fue que descubrió en Italia al Isetta, un particular vehículo fabricado por la ISO Spa., ágil, de fácil mantenimiento y bajo consumo de combustible. El Isetta original fue presentado en el Salón de Turín de 1953 y comercializado en Italia al poco tiempo. BMW logró hacerse de la licencia y la primera unidad salió de la factoría de Múnich en 1955 con el motor de la BMW R-25, de 250 cc. y 18 CV.

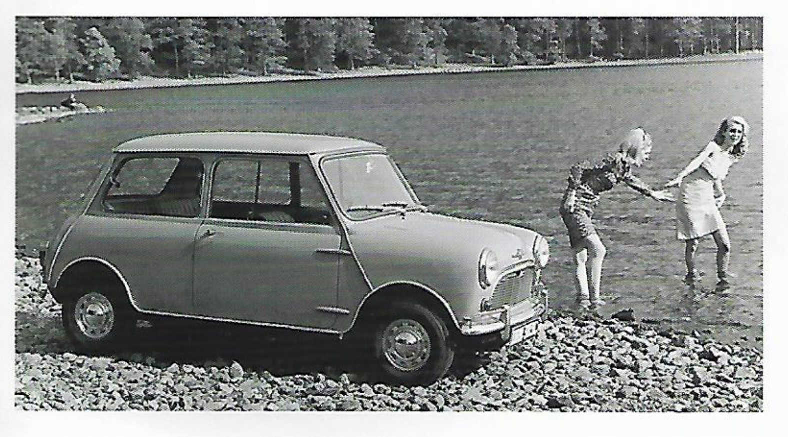






NSU SPORT PRINZ (1958-1967)

En 1957 NSU Werke AG, que se había convertido en el mayor fabricante de motocicletas del mundo, volvió a presentar un automóvil. Inicialmente se había trabajado en un triciclo, una especie de moto carrozada, pero rápidamente se dieron cuenta que las cuatros ruedas eran la solución. Un bicilíndrico de 600 cc. y 20 caballos ubicado atrás, impulsaba al nuevo Prinz (Príncipe en alemán), cuyo único punto flojo era el diseño exterior. NSU encargó una carrocería deportiva al estudio Bertone, y así nació el Sport Prinz, que más tarde recibió un motor Wankel, convirtiéndose en el primer auto de serie en llevar motor rotativo.





BMC MINI (1959-2001)

A mediados de los ´50 BMC necesitaba un auto más pequeño aún, por lo que convocó a Alec Isigonis, quién por primera vez decidió comenzar a diseñar desde adentro hacia fuera. Trazando un rectángulo de medidas básicas, le colocó las cuatro ruedas en sus extremos, lo que dejaba lugar para cuatro ocupantes. En la trompa ubicó un minúsculo motor en posición transversal con la caja por debajo. Al tener tracción delantera, no necesitaba túnel de transmisión, y atrás aún quedaba lugar para el baúl. El Mini revolucionó la industria por su tamaño, su versatilidad, y sus prestaciones, y sin mayores cambios, logró sobrevivir al cambio de siglo.



GLAS GOGGOMOBIL T (1954-1969)



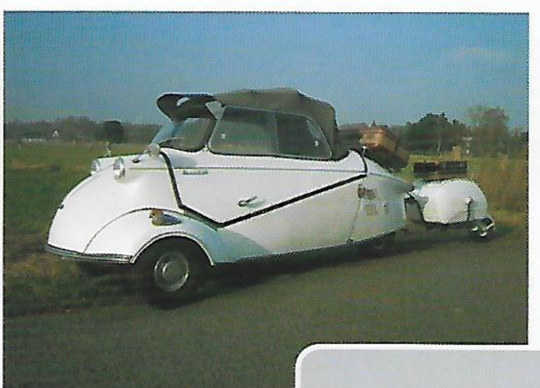
El primer producto de Hans Glas fue el pequeño T-250, con carrocería de fibra de dos puertas y motor bicilíndrico trasero de 248cc. La buena aceptación que tuvo propició la llegada de otras variantes, como el TS (deportivo), o el TL (van). También el motor creció a 300 cc. (T-300) y luego a 400 cc. (T-400) sumando algo más de caballaje. De esta serie se fabricaron 284.491 unidades, y se lo vendió en 68 mercados, llegando incluso a fabricarse en nuestro país, a través de Isard Argentina S.A. En 1957 apareció el Glas T-600; con un nuevo impulsor ubicado adelante y una nueva carrocería metálica con baúl. En 1966 BMW terminó de adquirir la totalidad de Glas, y durante tres años mantuvo la fábrica de Dingolfing fabricando los mismos autos, pero con motores propios y varias mejoras.







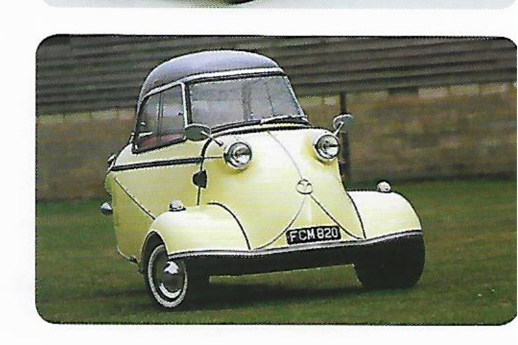






MESSERSCHMITT KR200 KABINENROLLER (1953-1964)

Siempre con la motocicleta como disparador, en un país que necesitaba levantarse rápidamente, nació una extraña fusión que hizo historia: la de Fend, fabricante de motos y triciclos, y Messerschmitt, fabricante de aviones. En 1953 salieron al mercado con un triciclo carrozado con dos ruedas directrices adelante y asientos en tándem, denominado KR, por Kabinenroller. Llevaba un motor monocilíndrico de 175 cc. marca Fichtel & Sachs de 9 caballos, con transmisión por cadena a la rueda trasera. Más tarde llegó un incremento en la cilindrada (197 cc.) con lo que entregaba 10,2 caballos y alcanzaba los 90 km/h.




600